The Kobe Marine Observatory
JOURNAL OF OCEANOGRAPHY
2nd Series Vol. 8 No. 6

海 洋 時 報

第2輯 第8巻 第6号
昭和33年2月

目 次

神 戸 海 洋 気 象 台

台風5710号による西日本各地の高潮について

神 戸 海 洋 気 象 台 海 洋 課

§1　序

昭和32年9月6日7日に来襲した台風5710号に伴う西日本各地の高潮につき検潮儀の記録により調査したのでその結果を報告する。使用した検潮所の資料は下記のもので、いずれも気象庁所管である。

名古屋、鳥羽、尾鷲、浦神、串本、下津、和歌山、淡輪、大阪、神戸、小松島、松山、宇和島、土佐清水、高知

§2　台風概況

台風は9月6日0時頃鹿児島の南西約 100粁（29° N, 129° E）の海上で北東に転向し同日19時頃鹿児島南端に上陸その後20粁の速さで進み7日9時宇和島附近に上陸し、四国から瀬戸内海に入る13時頃から急速に加速し、16時に岡山市附近に上陸、その後は50粁程度で18時豊岡の南西を経て19時に日本海に入つた。台風の勢力は6日9時 958mb. 7日9時 986mb. であり、兵庫県を通過する時は 992mb. と衰弱していた。

§3　気象潮の計算法

気象潮を求めるため先づ実測値の時間を中心に前後25時の移動平均値を算出し、更に毎日の平均潮位と9月の月平均潮位との差から台風接近による平均的な潮位上昇量を求め、これを前述の移動平均値から減じたものを推算潮位とした。気象潮は実測潮位から之に対応する時間の推算潮位を減じた値である。

§4　各地高潮の概況

高潮量（気象潮）について見るに、大阪 60cm を第一とし、宇和島 55cm 神戸 54cm がこれについでいる。瀬戸内海及び四国太平洋側では各地共 40cm 以上の高潮となり（高松39cm）弱から中程度であつたが紀伊水道から紀伊半島周辺は弱く、特に熊野灘では 20cm に達する所はなかつた。ただ名古屋では 46cm に達したがこれは、その位置が伊勢海北隅にあつて連吹する南寄りの風の影響を受けたものであろう。

最高潮位について見るに累年統計による朔望平均満潮位を 50cm 以上超過したのは次の各

台 風 5 7 1 0 号 の 高 潮 の 大 要

	最大偏差		当時の潮位	最高潮位		瞬間最高潮位		最低気圧		最大風速		
	量	7日 時—分		潮位	7日 時—分	潮位	7日 時—分	気圧	7日 時—分	風速	風向	7日 時—分
	cm		cm	cm		cm		mb		m/s		
名古屋	46	20—30	256	313	17—45			1002.0	21—00	19.0	S S E	21—20
鳥羽	14	20—50	255	323	17—25							
尾鷲	19	18—55	216	229	17—30			1008.0	18—45			
浦神	17	4—00	217	218	17—15							
串本	20	18—00	256	258	17—20	268	17—47	1001.7	15—06	16.0	S S W	20—00
下津	32	18—10	293	294	18—00	297	18—10					
和歌山	40	19—00	211	217	18—20			996.7	16—00	18.0	S S W	19—10
淡輪	40	18—00	287	287	17—55	295	17—45					
大阪	60	20—00	364	371	19—38	374	19—40	997.1	16—39	12.0	S S W	20—08
神戸	54	18—26	242	242	18—25	264	18—26	996.2	17—34	15.5	S S W	18—50
小松島	40	15—20	262	292	17—30	294	18—05	992.3	15—35	23.9	S E	14—40
宇野	41	20—00	262	304	22—30	306	22—30	991.1	15—15	11.2	E	12—55
高松	39	20—00	278	318	22—30	323	22—25	990.4	15—00	13.4	S W	17—00
松山	45	9—20	349	380	7—51	393	8—00	999.0	11—41	10.8	S W	19—00
宇和島	55	7—00	333	347	6—00	352	5—55	985.7	7—52	14.5	W	13—00
土佐清水	47	6—00	274	287	4—50	310	4—50	987.6	5—00	18.0	S S W	10—20
高知	45	10—00	118	230	4—40	237	4—40	991.5	13—07	16.1	S	12—30

昭和32年9月7日

各地潮位と偏差　（単位/糎）

時	名古屋		鳥羽		尾鷲		浦神		串本		下津		和歌山	
	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差
0	185	22	234	8	160	12	147	12	180	14	208	19	123	20
1	213	16	254	8	177	9	166	12	200	14	222	18	134	17
2	244	11	279	7	198	9	188	11	223	14	243	20	152	19
3	276	11	300	8	214	6	207	13	241	13	263	21	170	19
4	289	7	313	8	224	6	217	17	252	15	276	19	184	18
5	291	13	313	10	222	16	210	14	251	17	283	23	196	23
6	273	15	296	10	207	16	192	11	236	18	272	21	191	23
7	241	13	271	10	183	18	165	7	209	14	254	24	175	26
8	208	17	243	10	156	18	141	12	179	13	227	24	151	28
9	175	20	215	10	128	14	119	16	153	13	200	20	124	26
10	147	18	193	7	110	11	101	12	135	12	179	20	102	24
11	127	7	183	6	106	11	95	11	129	9	162	15	84	20
12	139	9	190	2	116	11	102	7	140	10	163	18	82	20
13	172	19	211	6	137	13	124	7	161	9	176	19	94	25
14	211	20	242	6	165	11	156	8	191	10	200	17	116	27
15	255	19	276	7	196	14	187	10	220	12	234	24	145	30
16	293	22	305	8	219	15	210	11	245	14	270	29	182	33
17	311	21	322	10	227	11	218	13	257	16	289	27	206	34
18	312	20	320	11	227	15	215	15	256	20	294	31	215	37
19	297	33	304	12	214	18	196	12	240	18	284	29	211	40
20	271	40	278	13	189	14	172	11	214	17	258	20	188	33
21	235	42	250	13	164	13	144	7	186	13	236	21	164	31
22	201	40	225	9	143	9	123	4	163	7	208	14	136	26
23	173	28	212	8	133	5	111	−2	151	3	184	7	108	15

時	淡輪		大阪		神戸		小松島		宇野		高松		松山		宇和島		土佐清水		高知	
	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差	実測	偏差
0	210	16	276	10	154	14	211	16	265	18	286	22	254	33	234	39	187	30	140	25
1	222	19	294	21	168	22	225	11	230	25	253	19	221	34	241	44	211	34	164	31
2	235	22	303	22	178	23	245	13	196	25	220	17	206	31	263	41	238	36	188	31
3	246	21	307	16	183	19	265	19	175	25	200	19	217	31	291	43	263	38	213	35
4	251	15	314	14	190	17	277	17	167	28	191	16	252	35	318	48	281	43	227	37
5	262	20	327	18	199	17	285	23	172	26	195	22	299	31	337	50	286	46	229	40
6	266	25	331	23	205	24	276	26	191	28	212	24	342	42	347	54	274	47	217	43
7	251	25	317	25	194	27	250	20	223	27	243	27	370	42	333	55	248	46	194	42
8	231	27	295	20	175	26	225	20	259	34	276	30	379	43	305	50	213	41	165	42
9	210	24	279	25	157	26	195	16	277	35	293	30	360	43	268	45	179	38	133	40
10	194	26	264	21	144	27	175	17	281	39	297	34	318	39	232	42	153	34	118	45
11	175	18	253	27	128	25	164	15	267	37	282	31	260	33	200	36	138	28	110	44
12	169	17	235	16	114	18	177	23	238	38	255	34	206	30	180	28	136	21	114	43
13	176	20	239	16	117	21	195	25	197	37	217	32	162	34	179	22	152	16	130	39
14	192	21	257	25	130	24	220	27	160	33	183	30	141	19	200	21	180	14	152	31
15	214	23	275	21	149	23	249	36	138	35	161	32	150	16	231	20	212	12	179	26
16	245	28	306	29	178	30	275	30	131	39	150	32	185	13	266	19	237	11	202	23
17	270	31	349	47	215	43	290	30	137	33	157	30	244	18	299	18	254	12	215	18
18	237	40	364	46	240	53	290	30	165	31	186	32	302	16	319	17	254	12	216	22
19	284	39	366	54	239	54	275	24	215	38	230	32	350	15	323	15	237	10	200	20
20	265	30	364	60	227	48	250	21	262	41	278	39	378	14	307	13	214	11	172	16
21	248	26	326	31	200	30	230	20	286	34	300	31	377	13	279	9	185	9	143	13
22	224	21	316	39	183	31	204	11	298	28	313	25	354	14	251	11	159	6	116	7
23	203	15	289	32	155	20	183	3	298	26	313	22	308	15	219	4	144	3	100	4

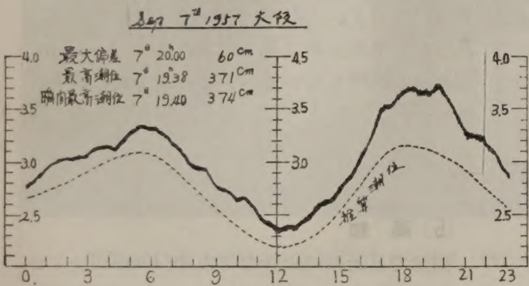
地で超過量を附記する。

大阪	81cm		
神戸	62cm	和歌山	59cm

これに次ぐのは次の各地である。

宇和島	46cm
土佐清水	43cm
淡輪	42cm
下津	29cm
宇野	27cm
高知	26cm

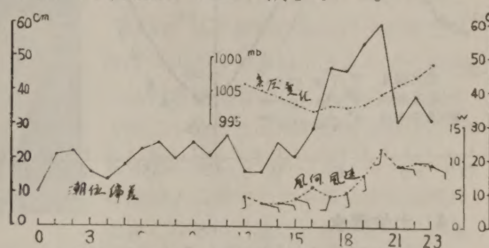
§5 大阪・神戸・宇和島・土佐清水・高知の高潮状況



(1) 大 阪

9月7日　0時頃には、既に約20cm前後の気象潮があり、そのまま15時頃まで続いている。この間、気象潮の変動に週期約2時間の週期的な変動が残つているが、これは大阪検潮所の記録によく現れる同週期の振動によるものであろう。

気象潮は15時以後加速度的に大きくなり20時に60cm となつた。15時の台風中心は岡山市附近に上陸する若干前であり20時は日本海に入つた直後である。この間大阪天保山の風は SSW ～ SSE であり21時風向が E となると、まもなく気象潮は 30cm に減じている。



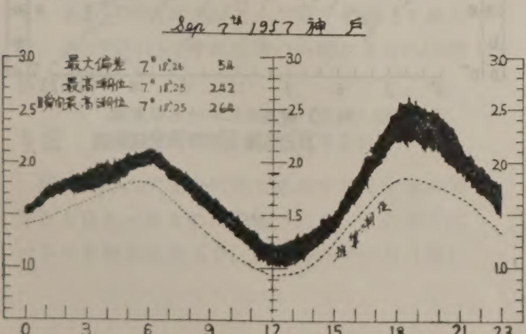
大阪（築港　天保山）検潮所における
気象潮（潮位偏差）と気象との時間的経過図。

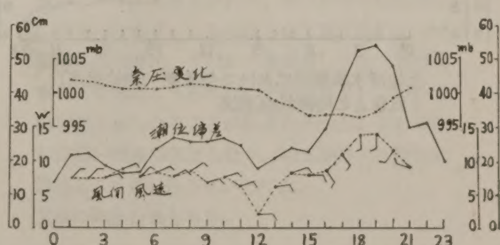
(2) 神 戸

神戸では8月31日17時頃から台風によるウネリが観測されていたが振幅 10cm 程度の軽微なものであつた。その後この状況は連続し9月5日には、その振幅も 20cm～30cm に成長したが潮位の上昇までには至らなかつた。ところが9月6日0時頃から潮位はやゝ急に上昇し、約20 cm の気象潮があり7日正午頃に至つた。

この時はウネリも可成り大きくメリケン波止場の検潮儀には、振幅約 30cm 週期7～8秒が記録された。

台風接近に伴い16時頃から潮位は稍々急速に上昇し18時26分潮位 2.42m に達し、又この時同時に瞬間最高値 2.64m を記録した。台風による気象潮の最大はこれより少し前 17時55分に48cm となつた。潮位はその後除々に下り8日0時頃には平常に復し偏差も0 cm となつたがウネリは8日正午頃まで顕著に連続した。最高潮位の記録された16時30分頃は SW の強風のため、神戸港内の波浪著しく1～1.5m に達し、折からの高潮と相まつて港内諸施設は盛に冠水又は浸水したが防備よく被害はなかつた。

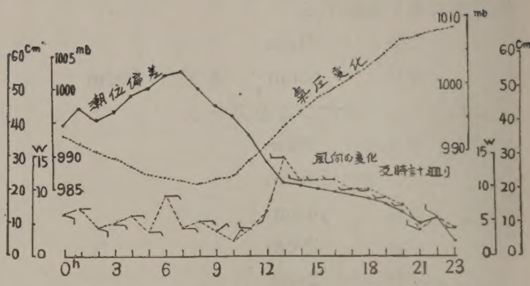




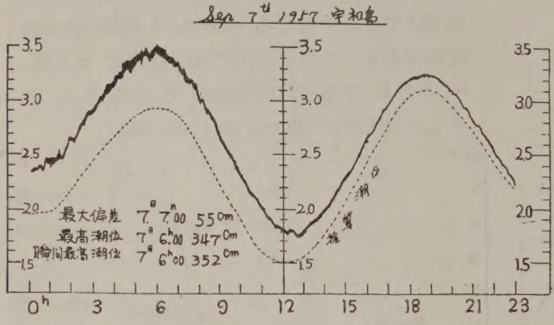
神戸検潮所における気象潮（潮位偏差）
と気象、との時間的経過図

(3) 宇和島

台風は宇和島　土佐清水の間に上陸し、宇和島地方に最接近したのは7日10時から11時の間であつたと思われる。一方高潮は7時0分に最大気象潮55cmが観測され、それより1時間前に最高潮位が現れている。宇和島検潮所の記録によると台風が接近した割に急激な潮位変動はなく序々に気象潮は大となり又7日6時以後は序々に減じている。又顕著な副振動等も現れていない。最大風速 W 14.5m は 13時0分に観測されており、この時は気象潮は降下の一方であつた。気象潮が上昇していた時は 5～7m の東風が連吹しているが、この点今後の調査に待ちたい。

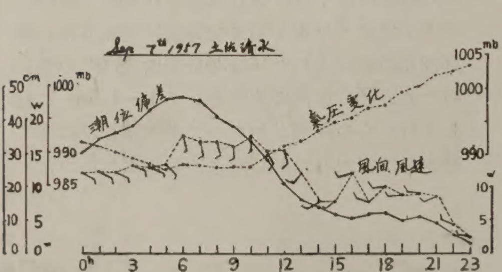


宇和島検潮所における気象潮（潮位偏差）と気象との時間的経過図



(4) 土佐清水

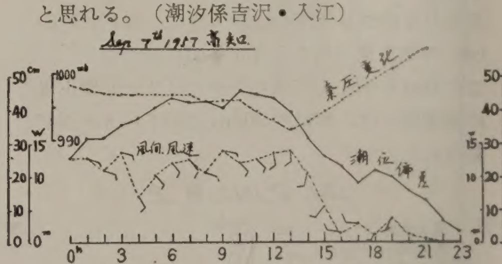
土佐清水では6日18時頃から台風によるウネリ及び誘起された副振動が検潮記録に著しい気象潮の傾向は宇和島と極めて類似しているが時間的には最大気象潮において1時間（9時0分47cm）最高潮位では1時間10分早く出現している台風の最接近時とくらべて高潮の最大値が出現したのは宇和島と同様に4～5時間早くなつている。



土佐清水検潮所における気象潮（潮位偏差）と気象との時間的経過図

(5) 高　知

高知では比較的大きな気象潮(40cm以上）が約7時間に亘つて経続していたことが特長である。即ち7日5時から13時まで殆ど変化せずその間10時0分に 45cm の最大値を観測している。13時以後風速が衰えるに従つて気象潮も小さくなり23時には平常に復した。ただし、ここでは6、7、8の三日間一枚の自記紙に記録をとつたため他と比較して若干精度は落ちるものと思われる。（潮汐係吉沢・入江）



高知（桂浜）検潮所における気象潮（潮位偏差）と気象との時間的経過図

第 19 号台風と遠洋鰹鮪漁船の遭難

宮　本　正　明



遭難せしものと推定される第17瑞宝丸の写真（読売新聞）

§1　はしがき

昭和32年10月下旬南鳥島南方遙かに発生した台風のために遠洋鰹鮪漁船5隻が危機に直面し、不幸にも内1隻は消息を断つに到るの惨事が24日に起こつた。其他4隻のものは危きを一髪に交して僅かに冥府の使者の手より脱るるを得たが遭遇時に於ける苦闘は言語に絶するものがあつた。

幸にも今度地元漁業組合と海上保安協会の肝入りで4隻の内3隻の乗組員各位より当時の状況や感想を聴くことが得たので、それを経とし、気象台の資料を緯として若干の論述を試みた。漁業関係の方々の参考の一助ともなれば幸甚である。

§2　台風19号の経過概況

18日15時の天気図に於て始めてこの台風の萠芽とも見るべきものが指摘された。その場所はマリヤナ群島の東方で、南鳥島（マーカス島）の真南に当る16° N、154° E の点である。

由来この辺の海域はマーシヤル群島北部或はその北方で発生した台風の進路に当ると同時に台風の発生もあることはほぼ明かな事実ではあるが、何にせマリヤナ群島、南鳥島、南洋群島と Wake 島が取囲む海域は東西南北共ほぼ 2,000粁の広漠たるものでその間には何等観測所はなく又通過する船舶も極く小数なために気象観測網上の大きな暗黒面となつている。このためこの海域上に発生した台風は余程規模が大きくなるか、或は囲繞する上記の島々のいづれかに接近して来ないとその存在すら気付かぬことがある。断かかる際偶々船舶或は航空機が差かかつて発達しては居るが区域の小さい台風の存在に気が付いた例は二三に止まらない。

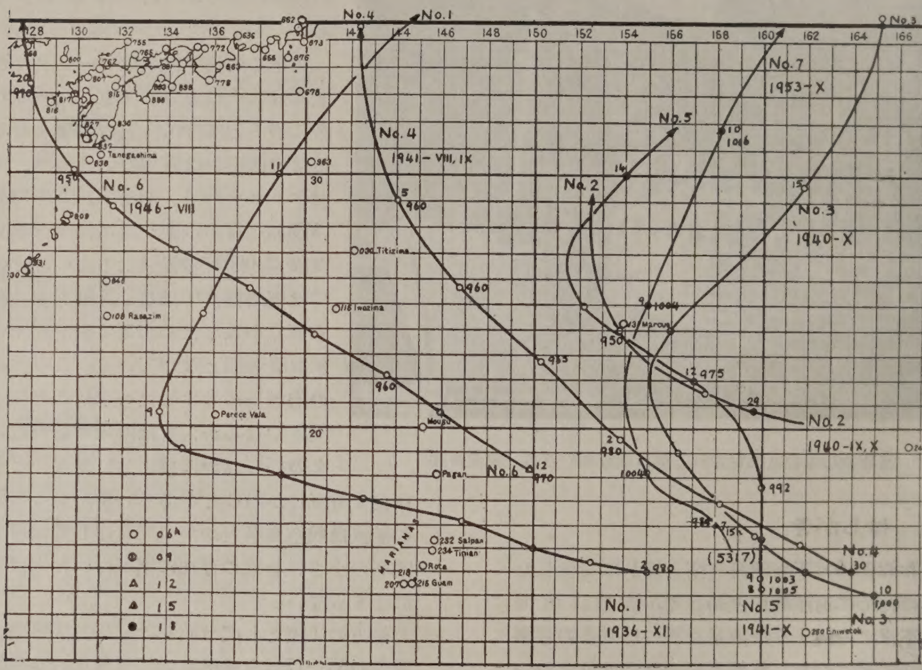
最近の1例としては昭和28年10月7日飛行機発見の53—17号台風がある。気象庁の台風経路図によると、

台風　5317　昭和28年10月7日—11日、7日12時38分、飛行機がエニエタツク環礁の北西約 700Km（16° N、158° E）に優勢な熱帯低気圧の存在を確認した。その報告によると、中心示度は 990mb、最大風速は 33m/s、25m/sの暴風半径は 20Kmであつた。そのため直ちに台風第17号となり Typhoon Winne と命名された。その初期の状態がはつきりつかめず、しかもはじめて飛行機によつて確認された時が、すでに一番発達していたので最盛期（の期間、それになつた時期等々）については判然とせしむることが出来なかつた。9日15時には弱い熱帯低気圧となり、10日15時には温熱低気圧として扱われるにいたつた。

又次の如き台風もある。

台風 46—12 昭和21年8月12日～24日 存在が確認された初日の12日の午前3時に既に中心示度が 970mb とされている。このときの中心位置はマリヤナ群島パガン島の東方 400粁にあつたのであるから、これ以前に於ても既に相当優勢な台風であつたと考えられるが、資料を欠いていた為めにマリヤナ群島に接近する迄指摘出来ざりしものとせざるを得ない。

其の他この海域で発生した顕著な台風の経路を示さと第1図の如くなる。



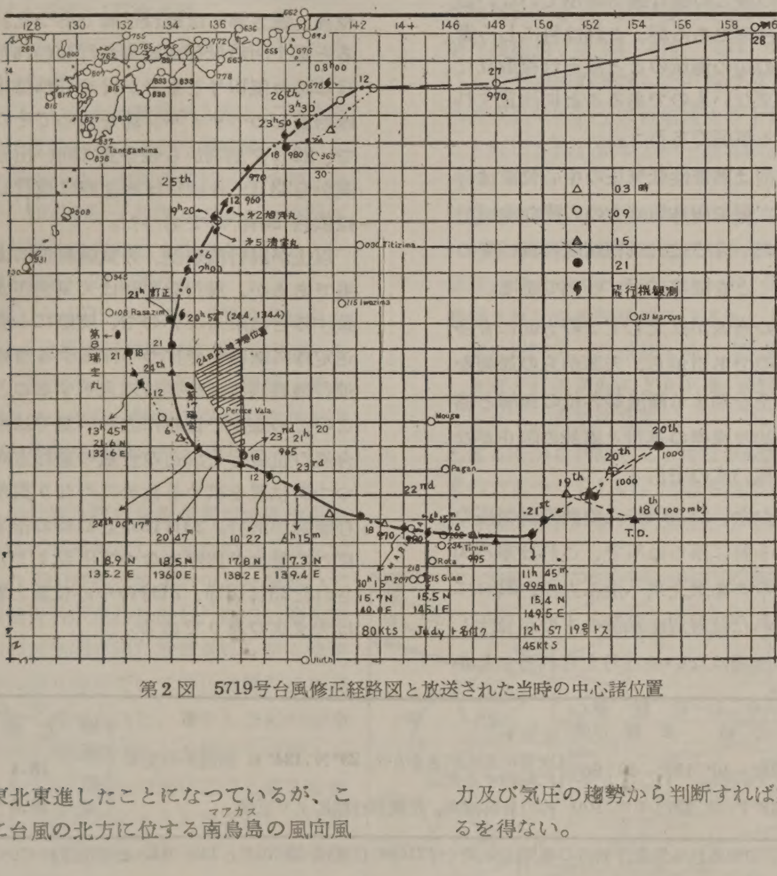
第1図 既往台風経路図

図示の台風の概要は次の通り

1	1936 XI	2～12 の台風	汽船 Thistlebrae 2日00時 Z 14°N, 155°E にて風力 NE 12 980mb 風向順転す
2	1940 IX	29～X 1	南鳥島 953mb 米船 Pan Royal 29日 18時（船時）21°17′N, 159°32′E 996.6mb, SW 11,
3	1940 X	10～18	米国汽船 Oregonia 12日 19時 船時に 18°28N, 157°20′E にて 991.9mb, 最大風力 S 9
4	1941 VIII	30～IX 7	御用船 北隆丸 940mb 19°N 155½E
5	1941 X	8～14	南鳥島 973.2mb ； NE31米/秒 12日 20日
6	1946 VIII	12～20	上記参照
7	1953 X	7～10	上記参照

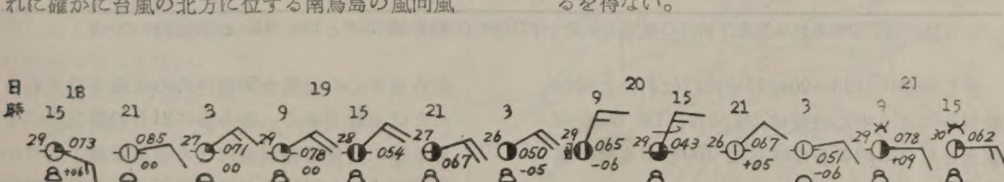
この台風が始めて天気図上で Tropical depression として指摘されたのは10月18日15時で、16° N、154° E に中心があつて中心示度1006mb のものであるとされていた。19日03時にはぐつと西に中心位置が移つて 17° N、151° Eとなつたが、前後の中心位置共不確実さが大きので未だこれ丈からは本当の動静ははつきりせず従つていづれの方向に進行していたかは明かでない。

その後第2図に示した様に19日から20日一杯



第2図　5719号台風修正経路図と放送された当時の中心諸位置

にかけて東北東進したことになつているが、これに確かに台風の北方に位する南鳥島(マアカス)の風向風力及び気圧の趨勢から判断すれば斯く結論せざるを得ない。



第3図　南鳥島の気象要素の変化趨勢

南鳥島の18日15時から21日15時迄の毎6時間の風向、風力其の他の要素を図示すると第3図の如くなり、19日一杯は東北東の風向が20日に入ると NE から NNE となり気圧は同時に下降し、雲量も漸増して熱帯低気圧の接近を示している。

処が21日になると風向は急速に東風となり、気圧は上昇し雲量は減少し始めて来た。

このため21日03時には熱帯低気圧は6時間前の20日21時の位置より 400粁も逆行し19日09時と同位置の点に来た如く解析された。

しかしこれはその進行の速さが一時間70粁近くになり、その後この様な速さが出ていない点等から見て不合理であるが、これは何にしろ資料に乏しいこの辺の海域のこと故それ程取立てて論ずる出来ないものであることに注意すれば自ら解消する事柄であろう。

要するに本例は熱帯性低気圧の中心位置は吾々が問題として居る南鳥島南方の広闊な海域では既設の観測網からでは夫れ程精度の高いものは期待し難いことを如実に示す好例である。

最近は漁船の撈域が拡大してこの方面にも多数出漁されるのであるから、夫等からの通報を得て精度の向上を期する様漁船各位の理解と協力を得て効果的な漁撈の遂行と事故の阻止がなされる様なり度いものである。

それは扨ておき、21日03時えの熱帯低気圧の逆行はいかにも腑に落ちぬ事で、これは寧ろ20日のものはそのまま東北東へ進み去り、21日になつて放送された位置辺に別個のものが発生したものとすべきではないかと考えられる。しかし現在の処ではこの考想を裏付けする資料はないので正否は保留せざるを得ない。

21日11時45分に飛行機観測が施行されて始めて正しい中心位置其の他が判つた。(図参照)そのときの最大風速は 23米/秒であつたから台風となつていたわけである。それから後は随時飛行機観測がなされて23日9時迄の放送毎の中心位置、強さ等には概ね正確であつた。それによると第1回の飛行機観測の行なわれた直後の21日12時台風19号と番号が付せられ毎時26粁でほぼ西進しつつサイパン島を掠めてその西方に出で、22日夕刻頃から幾分北に向い出して22日夜間から23日一杯はほぼ西北西に進行した。速さは依然 26粁/時であつた。

以上が飛行機観測、天気図解析による綜合結果であるが、飛行機観測は天気図作成時刻と一致するとは限らないので、実際に一刻を争う放送定時に制約を受けつつ作業する当時に於ては飛行機観測値は放送後に入手することがある。このため海上で資料に乏しい処では前の時刻の台風の位置とそれ迄の台風の進行方向を参照しつつ新位置を求めるために可なり誤差が入り込む懸念が潜む。23日18時と21時の推定中心位置にこの懸念が実際となつて出現した。即ち放送された23日18時、21時の中心位置と警文の一部は夫々次の通りである。

	日	時	中心位置 北緯	中心位置 東経	中心示度 (mb)	記事の一部		調査結果 中心位置 北緯	調査結果 中心位置 東経
放送資料	23	18	18°—40′	137°—10′	965	次第に北に向きをかえ 23°N,134°E 附近から北東に転向する見込	調査結果	18.4	136.5
	23	21	18°7	137°1	970	沖の鳥島南東、位置飛行機により正確		18.5	136.0

「注」後刻印刷される気象庁刊行の極東天気図では21時の位置は 18°.6N, 135°.6E と停正されている。

併し実際には23日20時47分に行なわれた飛行機観測による中心位置は18°5N、13°60E で放送された21時のものは凡そ 100粁余も東に偏していた。

100粁強の位置の誤差は大きなものであるが、当時天気図に記入され得た台風中心に最も近い観測点は17°N、141°E にいた中光丸(中央汽船)であるが 600粁の遠隔にあり台風の縁辺部に入つているに過ぎない。其の他の船舶や島嶼観測所はいづれも 800粁以上もはなれていて到底台風中心の位置を50粁内外の正確さで求めることは至難である。加うるに21日の警文中にもある様に「飛行機観測により位置正確」云々から推定すると21時より前に施行された飛行機観測に誤りが入つたのではないかと思われるので猶更である。資料が乏しいので飛行機観測が殆んど唯一の依処となるので誤報されてもそれを検討する観測が乏しい丈に飛行機観測の誤報は影響が大きい。猶飛行機観測から誤報が入ることは直ぐ次にその実例を示す。

この誤差のあつた21時の中心を基にして向う24時間後の予想位置を23時の放送に次の如く発したものが漁船側の手痛い非難の的となつた。

JMC SHIPPING 気象警報と概況

「……北西（310度）12ノット」中心附近の風最大 120ノット半径 100海里以内の風50ノット」24日 12クリに於ける予想位置ホ22度ト135度及びホ23度ト137度の間」

この予想範囲を図示すると第2図に示した斜線区域の如くなる。

24日00時17分の飛行機観測が入電して21時のものの放送位置のおかしさが一層明瞭となつたこの後24日13時45分に飛行機観測があつて、位置を21°6N、132°6E と打電して来たので24日15時の警報と概況は次の如く放送された。

気象警報と概況　24日06クリ

「台風警報」台 5719ジユデイ 965沖縄南東ホ22.0ト132.3位置飛行機観測に基づき正確 北西16ノット次第に北に向を変える模様、最大風速 120ノット半径 150海里以内の北側と75海里以内の南側は風50ノット以上」

処が、この位置は既に台風が南西諸島や商船群の常用航路に余程接近して来たので〔最近地は南大東島の 500粁強であるが中心を取巻いて相当数の観測資料が現われ出したので、第4図(24日15時)の天気図参照〕放送されし中心位置は可なり西に偏り過ぎていて等圧線解析に相当無理がある如く感ぜられた。しかし上記の如く1時間15分前に飛行機で中心を観測して居ること故、これを元にし既往の進行方向と速さを参考にして中心位置を求めると放送されし点に解析し出すのは一応妥当性のあることで異議を挟む余地は殆んどない。

其の後更に JMC は

24日18時	22°50′N、132°10′E	北西15ノット
〃 21時	22°48′N、132°05′E	
〃 21時修正値	24°12′N　133°55′E	

と報じたと第8瑞宝丸船長及通信局長は帳簿及び記入せる海図をもとにして述べた。

一方気象庁の原稿の写しによると

「24日18時には臨時気象警報として 22°.8N、132°.2E 北西15ノット」とあるので漁船側は小数以下を分に直して使用したとすれば同文である。

これに反し21時のものは

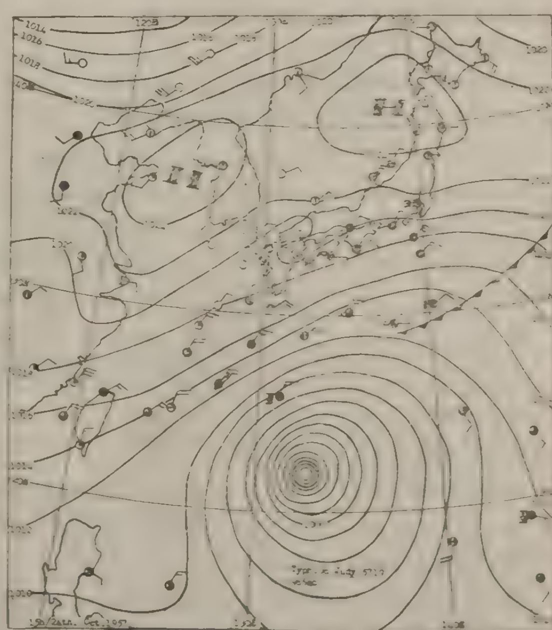
「……南大東島南東ホ23.2度ト134.0位置飛行機観測により正確」北北東20ノット」後略

と放送原稿写しにあるので漁船側の言い分と大分相異があるが、其の後行なわれた20時52分の飛行機観測では 24.°4N、134.°4E となつているので漁船の受信した21時の位置の方が、この観測値に近い上に台風径路の全般経過から見ても訂正されし値の方が一層真に近いと考えられる。

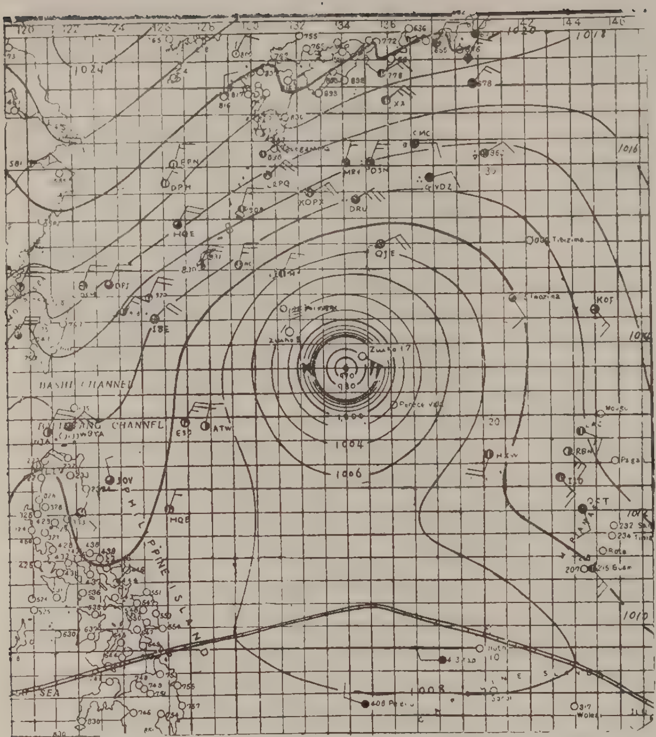
茲に問題となるのは実は15時の中心位置でこれが13時45分の飛行機観測間もないこと故一応信頼性があるものと思われたが、24日23時30分通報されし台風指示報によると、

24日1200Z（21時日本時）、23.2N、134.0E 米軍の訂正電報により外挿 NNE（030°）20ノット、次第に加速、

とある所から判断しても可なり疑問視さるべきものであつたらしい。放送された点に中心を置いて解析した15時の天気を示すと第4図の如く



第4図　10月24日15時の天気図　台風中心は当時の放送位置



ATW	乾国丸
CMC	日新丸
DOX	宗谷
DPH	洋邦丸
DPJ	友玉丸
DSM	択捉丸
DSN	第3雄洋丸
DRU	あつみ
ESO	るそん丸
HIL	凌風丸
HQB	あさか丸
HQE	弥彦丸
HXW	中光丸
IBE	松福丸
IIO	馬米丸
JLU	山萩丸
JOV	英島丸
KOF	香椎丸
LAC	第2図南丸
MRV	フジ川丸
MYS	第2雄洋丸
NJA	永徳丸
PVT	朝波丸
QCT	ジャカルタ丸
QJE	日鉦丸
RBN	立春丸
RYY	第2大海丸

第5図　前図と同時刻の別解析の天気図　🌀 台風の中心（13時45分の）× 前図の中心に当る点

なるが、これでは台風中心が西に偏在過ぎることが明瞭に伺える。

第5図はかかる偏在はなきものとして解析したもので、中心は前図のものより約 170粁程東方の 22°N、134°0E 辺になる。

この位置は第17瑞宝丸の連絡杜絶直前の同船の観測資料から見ても合理的である。

第17瑞宝丸（56屯）船長　川島清氏　外18名

日時分	風向風速	気圧	天気	記事
23 16	ENE 風力 6～7	—	—	船位 22°37′N, 135°06′E
23	NE 〃	1006	曇	〃 22 40 N, 135°30′E
24	— —	—	—	〃 22 40 N, 135 40′E 23日21時のJMCの向後24時間後の予想位置よりして、台風の可航半円にて台風を避くべく全速にて西進す（7時間続行）
24 01	NE 7	1005	—	
03 20	NE 7	1003	雨	
04 03	NNE に変る	—	—	ローリング強くなる、無線室に波浸入す
06	— —	—	—	遭難位置 22°30′N, 134°45′E に来る、風浪共に強くなる、気圧下降甚だし、シーアンカーを入れる。
07	ENE 20米/秒	1000	—	
12	— 30 〃	998	—	ENE へ Slow, 支え困難となる、11時より気圧の下降急となる。
13	ESE 40 〃	—	—	上荷、漁具投下、延縄がスクリューにてん絡し機関停止

14 03	E S E	35～40	988	—	船位　22°30′N，134°45′E
14 08					緊急通信発信
14 41			974	—	
15 00	E S E	50～60	970	—	視程10マイル
15 18	—	—	—	—	第8瑞宝丸との無線交信中断す。
29 13 55	—	—	—	—	本船の旗竿を捜索中の巡視船発見、遭難さけ難しとの見解強くなる。

又当時この漁船と連絡し激励しつつあつた同じ会社の第8瑞宝丸は概ね次の如き状況を観察した。

第8瑞宝丸（59屯）船長　田中輝穂　外16名

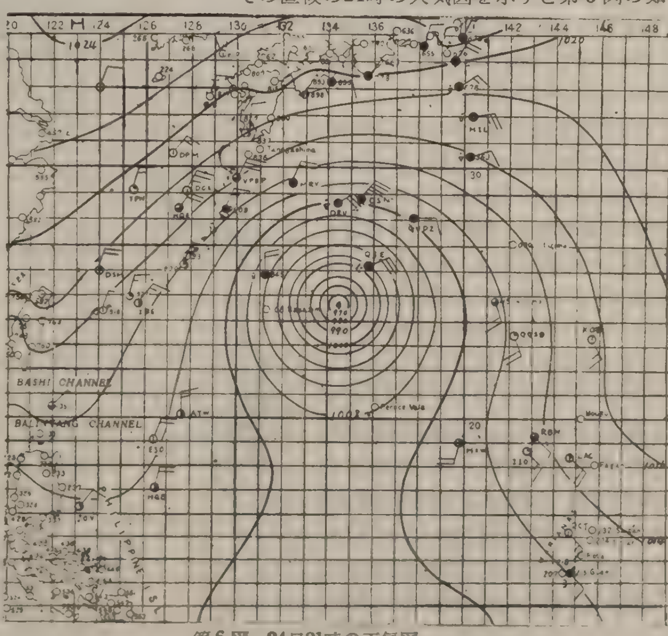
日時分	風向	風速	気圧	天気	記事
22 00	—	—	—	—	船位　19°00′N，136°10′E，NW/Nに進む
23 23	NW	風力6	—	—	WNW に転針、17瑞宝丸と交信開始
24 06	—	—	—	—	船位　23°30′N，131°30′E（DR）
13	N	20米/秒	—	—	ウネリ　2～3丈
日没時	N/W	25～30	mb 999	bcq	シーアンカー投入、気圧最低
19 18	—	—	—	—	船位　23°35′N，131°40′E 附近にて緊急通信を発す。
25 06 50	—	—	—	—	危機を脱し、シーアンカーを揚げ、第17瑞宝丸の救助に向う。

この船の田中船長は台風の中心位置が55海里も西に誤報されしためと、JMC の23日 21時以後向う24時間後に於ける中心の予想位置（22° N，135° E と23° N，137° E の間)(同日23時放送）の妥当ならざりしために、第17瑞宝丸は23日24時以降台風をその左半円で避けるべく西方へ転針し、結局颶心至近に接触することとなり、この惨事を惹起したものと思われると僚船の悲運に声涙共に下る感想を述した。

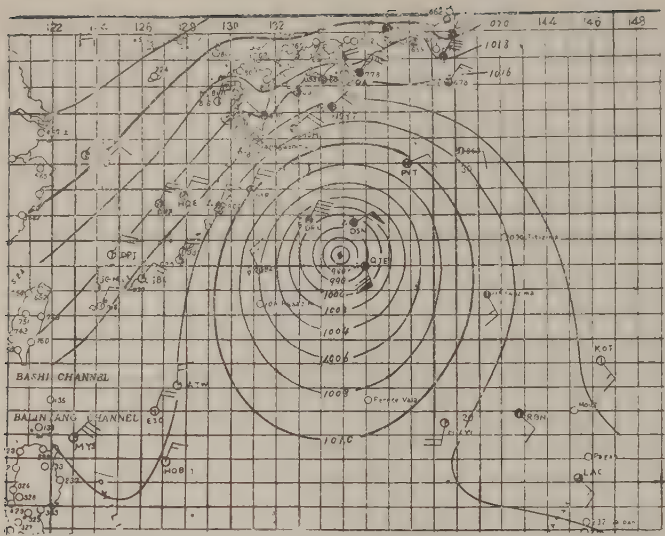
両船の観測値を入れて見ると確かに24日15時に於ける台風中心は修正されし第5図の如くすることが一歩真相に近いものの如く思考される。

其の後台風は20時52分に飛行機により中心位置の測定があつて24.4° N，134.4° E に進んでいることが判つた。

その直後の21時の天気図を示すと第6図の如



第6図　24日21時の天気図



第7図　25日　03時
QJE：日　鉦　丸　990.0mb
DSN：第3雄洋丸　996.6
DRU：あ　つ　み 1002.7

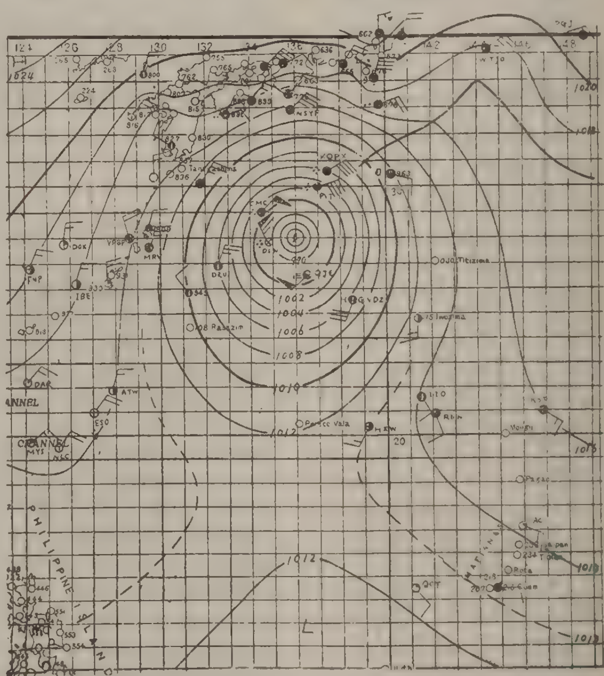
くなる。

前後の進行経過から見て20時52分の飛行機観測による中心位置は正しい様であるからその直後の21時の台風中心はこれより進行の速さを40粁/時 として図の点に採つても大差はないと考えられる。

扨てそうすると中心に最も近い観測点は当時南進中の日鉦丸でその気圧 1001.5mb（前後数回の天気図上の同船の報告から判定すると器差は殆んど0の様である。）であり、次に近いのは南大東島の1006.4mb である。これ等から1000mb，1010mb の等圧線の占むる範囲を求めて、これを逆に15時に於ける天気図に利用して大体の台風中心位置を求めて見ると15時の南大東島の気圧は1008.0 mb であり、日鉦丸は1008.8mb であるから（気圧日変化のために21時のものを適す用るには15時の気圧に 2 mb 位加算したものを用いる要がある）中心を上記の如く 22°.0N, 134°.0E にして一向矛盾瞳着することはない。これに反し放送されし点にすると、1010mb, 1000mb の占する範囲が15時と21時の天気図で著しい相異があり、21時以降それ程の変化もなく漸変しているのに対し異常であり首肯し難い。

25日03時以降は偶然台風中心至近を取囲んで3乃至5隻の船舶（内1隻は定点、他は商船）がいたので中心位置は25日02時と09時20分に行なわれた飛行機観測と併せて益々正確に把握されるにいたつた。

参考のために25日03時、09時の天気図を示すと第7、8図となる。



第8図　25日　09時
QJE　：997.5mb，DSN：993.0
DRU　：1007.0
CMC　：日新丸　1001.5
PVT　：朝波丸　1011.0
KQPX：1004.4
GVDZ：1006.8

猶26日03時以降12時迄の位置が多少放送のものと異なるが、これは鳥島と八丈島の風向変化を元にしたものであるが、漁船問題とは関係が切れて来た頃のものなので詳しくは述べない。

第5 清宝丸の観測と台風闘争状況

日時分	風向	風速	気圧	天気	記事
18 02 40	—	—	—	—	船位 9°48′N，138°34′E N/E に進む Yap 至近通過
12 00	NNE ~NE	(力) 4～5	—	—	N½W 転針
19 12 00	—	—	—	—	13°08′N，138°20′E 天測 北進す
20 12 00	—	—	—	—	16°13′N，138°4′E
21	NE	4	—	—	8.2節 360廻転
22 11 30	—	—	—	—	22°09′N，137°E （ローラン）
13	—	—	—	—	22°27′N，137°15′E
23 08 15	—	—	—	—	24°31N，136°59′E N½W 進行
14	—	—	—	—	25°00N，135°51E E/S へ緩にて進む
17	—	—	—	—	漂泊を始む台風の NW 進行が緩となれば転向するものとの予想で検討のため その後台風が NNE に転向すると危地に落入るので NNW に進行す、風浪漸く強くなり、予定通りは進めず、廻転 170
23	—	—	—	—	23日21時に基く向後24時間後の予想位置を受信し、全速 NNW に進む
24 07	NE	4～5	1010	—	25°30′N，135°59′E 24日03時の JMC の警報と概況を受信の結果台風は W～WNW へ15節で進行中と判り、N/W へ全速にて航進す
21	NE～ NNE				風力強まり6以上
24			1006		
25 01		25～30 米/秒			風向 NNE→NE→E と漸変す 25日01時受信で23日21時の台風中心位置 22°48′N，132°10′E が 24°12′N，133°55′E に変更された。船位 27°40′N，135°55E シーアンカーを投入する状態となる廻転330→250と下る。
07	ENE	35～40			舵のラツト歯車二つに破損、27°40′，135°55′E
07 17	ENE	45	983		SOS 発信、アンカーを二丁入れる。
10 30	ENE	40米/秒 以上			この時から暫時北風となる。
11	N（時間短し）				気圧上昇、**最低気圧 965mb**
11 過ぎ	W	30			
16 過ぎ	NW	50～60			東風よりも強かつた。 NW 最強
16 20	〃	30			
16 40	NW	15～20			
26 10 30	—	—			舵応性修理終了し、 XXX 解除

台風は問題の24日15時頃を界として進路が漸次東へ曲り（始めの内は徐々に、25日03時頃から稍大きく）25日03時には前掲天気図の如き点に進み清宝丸、第2旭洋丸は次々とこれが颱風圏内に捲込まれるの破目に落入つた。

第2旭洋丸（32屯船主石橋辰四郎氏外11名）は清宝丸の僅か北方を母港勝浦港向け帰航中であつたが、次に表記する様に25日05時北東風強烈となり、シーアンカーを投入して風上に支えざるを得ない状態となつた。其の後益々風浪共に強大となり全員最悪の事態の将来が目睫に迫りつつありを感じて母港宛悲痛な決別の辞を送つた程であるが全員必死の処置により死地より脱するを得た。

第 2 旭洋丸記録

日時分	船	位	気圧	天気	記事
			mb		
22 09	23°38′N	140°49′E			操業終り、NW/N 避行一昼夜
23 09	25 44	139 03			
24 09	27 32	137 30		曇	
25 05	29 20	136 00			推測位置、 NE 強し、シーアンカーを投入して風上に支えた。
07 30	—	—	—	—	XXX を出す、 ESE 45米/秒、波強く船体危険にひんす、各船至急救助頼む
08 30	28 30	136 30			SOS を出す東風 40～50米/秒
10 00	風速40～45米/秒		978		機関故障（クランク・ブラス焼損）二汽筒で運航、アンカー切れる、表綱に15、20貫のアンカーを二ケ海中に投入、SOS発信
11 30～15	風速25米/秒程度				風力稍弱まりエンジンの応急修理に成功
12 00	—	—			眼に入る、太陽が度々現われた。
12 05	—	—			無線使用不能となる
16	—	—	982		
17	—	（風速）	995		
18 30	NW	50米/秒以上			気圧最低時より、この時が風力最強であつた
20	—	25米/秒			受信器復旧
24	—	10米/秒			
26 11 25	28°51′N	135°43 E			あつみと出合う、それ迄漂流（船位星為蔵氏による）
27 00 35					はちじように曳航され母港に向う

第5清宝丸の船主、船長通信局長の話しによれば、25日10時半から11時の間に風向が ENE から N（一寸の間であつたと云う）を経て W となり NW となつて、 N 風で一寸風力が弱くなつて吹返しの NW 風が全期間を通じ最強で 50～60米/秒に達したであろうという。而して気圧は 965mb を最低として11時から上昇したというのであるから、この頃中心に最接近し眼内に入つたのでないかと考えられるが、台風の経過から見ると、少しく時間的におそい様である、或は船位に誤差があるためかも知れない。9時には中心附近に5隻の商船が至近存在するし9時20分には飛行機観測もあつたので9時の中心位置はそれ程大きな差はない（経緯度共20浬の差はない）ので船位が約1度位 SSW に偏して採られていたのではないかと思われる。

第2旭洋丸の報告した船位と気象状況は台風の経路と照合して本船が正午頃台風の中心至近に捲込まれたことを裏付けしているが、船位に若干の誤差がある様である。（1度以内ながら北方に居たのではないかと推定される）

§3 台風中心附近の颶風圏内に於ける各船の荒天対策の実態

不幸にして第17瑞宝丸は最悪の転機に遭遇したと考えられるが、第5清宝丸、第2旭洋丸は共に中心附近の最大風速 50乃至55米/秒と報ぜられたその颶風圏に入りながら危地を脱している。今両船の船主の当時採られた処置を摘記すると次の通りである。

第5清宝丸（69屯）船主　長尾一雄氏

延縄（200尋の長さのもの）を 30乃至40本海中に流し、これでシーアンカーの代用とすると機関が止つても30分間位で風向に3点位で支える丈船が立つて来る。

最悪の時には 200本延縄を投入し、 170本を補償用として置いていたが、順序流して居る内に切断流失するので、その都度保存分を投入

した。台風圏脱出の25日16時過ぎには36本しか残つていなかつた。

第2旭洋丸（32屯）船主　石橋辰四郎氏

延縄（140尋）のものを海中に投入し、又錨りを二丁縄に付けて流した。

§4　勝浦港にて開催された座談会の概要

日時　昭和32年11月4日午後2～5時

場所　和歌山県勝浦漁業協同組合会議室

参加者 漁業者側

勝浦鰹鮪漁業協同組合長

勝浦漁業協同組合長（浦川恭太郎）通信局長

第2旭洋丸船主、船長、通信士

第5清宝丸船主、船長、通信士

第8瑞宝丸船長、通信士

暁水産勝浦出張所長（三ケ尻忠男）

其の他地元の漁業家 地元 計 23人

関係機関側

第5管区海上保安本部警救部長（井内三次）課長（伊東孝）同掛長（池田孟）

田辺海上保安部長（井口敏雄）警救課長（水谷学）

巡視船はちじよう船長（八塚春夫）以下18人

大阪管区気象台予報課長（喜多村一夫）

和歌山測候所長（江屋誠一）予報官（花沢正策）

潮岬測候所長（一木茂）技術課長

神戸海洋気象台予報課長（角谷久五郎）海上気象課長（宮本正明）

主催者　勝浦鰹鮪漁業協同組合、海上保安協会串本支部

司会者　勝浦鰹鮪漁業協同組合長

議　題　(1)　19号台風の経過概要について　宮本　正明

(2)　19号台風による遠洋漁船海難の概要について　井内　三次

(3)　第2旭洋丸、第5清宝丸及び第8瑞宝丸船主、船長及び通信士による遭難及び遭遇時の状況の説明陳述

(4)　今後の海難防止対策

(5)　其他

上記の順序で会議が開催されたが、(1)(2)と(3)の大部分は主文中に取入れてあるので、省略する。(3)の残部と(4)及(5)に関する主なる意見及び要望は次の通りである。

(1)　漁船側の総ての発言は台風の中心位置がＪＭＣとラジオの漁業通報中のものとが同一時刻のものに対しても異なることが多いのは処理に困るといつた点に集中した。

海図に丹念に記入されてある台風中心位置を見ると確かにそうなつているので暫時回答に窮したが、これは結局新しい観測資料(例令えば、飛行機観測なり或は中心至近からの船舶より通報）が入ると同一時刻の警文及び概況文でも訂正する善意ある作業に基くものであるが、受信する側にはその様なことは明かでないので判断に困る様になる。このことは唯に漁船丈でなく商船からも質問を受けることがあるので、同一時刻のものが訂正された場合はその旨及びその理由を通報する要がある。

(2)　第5清宝丸は大きな海図の上にＪＭＣ放送の中心位置はたとえ経緯度の十分位を用いてもそれを分の数に換算し精密に一点で中心位置を記入している（多くの船舶はこのやり方をする)、そのため3時間前の位置と比較して台風の動きが少し遅い様だと、転向の萠しではないかと判断したり、或は又位置が少し北に来るとこれ又転向したためと判断して避行の針路を決める等の甚だ労苦に満々た何時間かを過して居る。これなぞは少しく気象台発表の台風中心位置の正確さというものを知つていたならその都度毎の中心位置の僅かの変動によつて斯く迄神経を擦り減すことはないのであるが、受信側の船舶乗務員は専問職ではないのであるから無理からぬ事故警文及び情況文は可能な限りその信頼の程度を戦前に行なわれた如く附すべきこと

が強く要望された。蛇足ながら戦前は不確実な時は中心は北緯x度から$x+\alpha$度、東経y度から$y+\beta$度といつた表現か或は誤差何粁といつた風にされていた。

上記の事は換言すると、気象庁発表のものは常に非常に正確なものと受信者が信頼していることと同意義の事故一層吾々は注意を払つて発表の一語一語に細心の努力をする要がある。

(3) 23日21時の向う24時間後の予想位置が各船から強く非難された。しかしこれは絶対信頼を掛けていた気象庁の発表のもの丈にその反動といつた感じがした。

要は業者と気象官署が更に緊密な技術連絡をして気象官署の業務の内容とその技術の立脚点とその水準を熟知してもらうことがきん急事と感じた。

これを通俗に云えば世間には気象官署といえば高等数学や高等な科学方法で台風中心を算出しているのであつて、適中しないのは計算を間違えたか何にかの如く考えている人々の案外尠なくない事である。この考えが漁船をして気象通報を行なわしめざる一つの心理となつている。即ち自分等如きものが通報しなくとも気象官署では判つているのだ、或は自分等如きものの通報では役に立たぬのであろうといつた考え方である。

(4) 24日15時の中心位置が、55浬も間違つていたと第8瑞宝丸の船長が強調していた。

自船の風力、気圧と僚船の夫等との比較から導いた結論である。

結果から見ると同船長の発言は承認さるべきであるが、これより見ても漁船の通報が如何に重要であるかを如実に示すものであるので、漁船えの通報協力依頼は一層強化早急に実行さるべき要がある。

(5) 第17瑞宝丸の遭難の責の一半は上記23日21時発表の予想位置にあると第8瑞宝丸船長は申立てていた。それというのが、このため第17瑞宝丸は西へ7時間も進行し、かえつて中心に入ることとなつたからである。

この言には僚友を目前に失ないし感のある同船長の遭難未だ幾何もならざる日の感想としては全く無理からぬことで、吾々は戒心もつて覆轍の処置なからんことを期する次第である。

(6) 定点観測船を更に南方（沖の鳥島附近）に、一、二増設してもらいたい。

若し困難なれば晩秋から冬期にかけての台風期には現在点を20° N，133° E 内外辺に移動してもらいたい。

(7) 商船には気象通報の義務があるが漁船は必しも然らざるものがあるので、法で或る程度義務づけてもらうと航海士通信士としてはやり易いので一考を御願する。

船主、船長も平穏時なら一日一回位、緊急時には必要な丈通報し得る又船位を秘匿する必要はないとの発言があつた。

(8) 船位は午前中に天測或はローランにより求める。多くは午前9時頃施行する。又コンパスの磁差修正は毎年行つていて修正値は判つているとの事である。

(9) 気象通報はラジオの漁業通報は勿論ＪＭＣも殆んど欠さず受信している。天気図も作成している。20° N 以南では18時半 ＪＭＣ を受信、10° N 以南ではマニラ、ガム放送を受信していて、気象に対する処置は意外と思われる程丹念に状報入手に努力している。

(10) 某船主の感想であるが、「自分は30年近くも漁船に乗り、その間気象台の予報、警報には一方ならぬ世話になり絶体の信頼を置いて居たが、今後は多少考え直さねばならぬ」と言つて吾々を苦笑させたが、真意はそうでない事が其の後の発言で判つたが、他山の石とすべき言の葉である。

(11) 保安庁の漁船側への要請

船位を出来る丈正確にして置いて貰い度い、救助に向うのに不正確では発見が困難となり時間の無駄は取返しのつかぬことに直結する故、

緊急通信はもう少し早く出す様に出来ぬものか、これから ＳＯＳ との間はいくらも時間差がないのが在来例であるが、これでは救助が手遅れとなり勝であるから。

§5 所　見

この台風によつて生じた海難の主な原因は勿論台風の颶風圏内に捲込まれたことにある。従つて漁船側の強調すゑが如く気象庁発表の台風警報及び状況報告さえ正確なりせばあり得なかつたとの論旨はその限りに於ては正しい。

又朝日新聞紙（10月28日付）によると暁水産の勝浦出張所長の談として「……気象台は内地に影響の余りない台風情報には冷淡な気がしないでもない……」とあるが、これ又一つの見解である。

しかしながら、何事によらず大きな事故が単一の原因の為めに起るものではなく、種々の原因がからみ合つて不幸を将来することは申すまでもない事である。

原因の中には一見明瞭なるものもある代りにそれと同程度或は以上でしかも潜在性のものがある。吾々は将来この種の海難事故を絶滅さすために茲に少しく忌憚なく本回の事故の発生した諸々の原因を解剖し検討して見度い。

先ず、気象官署の発す台風警報及び情報なるものが如何なる手段と技術水準によつてなされつつあるかを一般の人々が熟知さるるの要があること強調して置きたい。

最近数値計算による予報という事がジャーナリズムに宣伝されて世人は稍ともするとこの方法によると百発百中のものが得らるるが如き印象を受けられる向があるが、現実は必しもそうではない。

由来予想なるものは、現況に立脚してトするものであつて、これは所謂科学的なると否とにかかわりのない根本原則である。故に現況が精密に判つている程予想は期待価値が多くなる。台風の進路予想の現状に就いて見ると、問題としている台風自体についてさえ不明な点が多い洋上で行なわねばならぬのであるから予想には現況以上の不確定さを含んで来ることは自明の理である。

問題の23日21時の点から一日後の予想位置が現実と著しくかけ離れていた事は寔に遺憾に堪えないが、予想の脚点となつていた21時の中心位置が既に1°も東に偏し過ぎていた懸念のあることを知れば思い半ばに過ぎぬものがあろう。

しからば台風中心の位置は斯く迄決定が困難なかと言えば、これ程むづかしいものはあまり多くないと答えざるを得ない。星為蔵氏の論文にも述べてある如く中心図に入る飛行機観測によつてすら決定に難渋をすることがあるから観測資料が中心から 500粁以上も離れた洋上に一二点ある程度の時には中心は到底50粁以内の正確さで決定することは不能と言はざるを得ないのである。之に加うるに台風は進行方向が一定でないのみか大きく所謂転向運動を起すので例え数時間前の位置は正確であつても後のものはその位置から簡単に延長的に求めるのは危険なる性質のもの故困難が倍加する。又その構造上強烈な台風でも中心から 500粁も離れた点の気象の要素（気圧、風向、風速、天気等々）からでは正確な中心は求め難いことも作業を一層困難とする。

次に飛行機観測による中心決定が必しも常に正しいものでないことは星氏の論述にもある如くであり、この台風の場合にも24日13時45分のものが著しく違つていたらしい点より見てその取扱いには注意の要がある。

漁船側が問題とする23日21時には第17瑞宝丸は中心から 400粁程北方にいて最も近い観測点となり得たのであるから、それからの観測資料が入電して居たら（風向の変化、風速の増し方及び気圧の下降率等々から）台風の中心決定とそれの進行模様の推定に如何ばかり有力な資料となつたか計り知れぬものがある。ましてや24日に入つてからの大幅な台風経路の違算は起らずに済み、第５清宝、第２旭洋丸等の如く中心圏に入り込むの惨も未然に防け得たのではないかと考えられる。

漁船側の強く要請する定点の増設も大切であり、気象庁としても要望する処ではあるが、それよりも実施が一層速く且つ有効である（数が多いから）漁船自体からの通報を即日手をつけることが喫緊のことと考える。出費多端な経済事情もあるのであろうが、1 mb の処まで精密に示度の合うアネロイドを設置することは吾国の様な台風の往来頻繁な海域で作業する漁業者

には避くべからざる負担と諦念して何にを置いてもなすべき第一義的な装備といわざるを得ない。座談会の席上の聴受では殆んど3千円程度のものが使われているがこれは元々陸上の学校等の参考器具としての使用を果す程度のもので、洋上で生死を賭して作業する人々の使用すべきものとは言い難い。風向、風速は目視観測で充分気象電報は打てるのであるから、通報のための準備としてはアネロイドの正確さを推持する丈の支出丈で次の航海から実施可能であり、その通報は即通報者え一層正確な情報を流す根拠となるのであるから御一考を煩し度い。

25日03時になると中心を取囲んで三隻の汽船（日鉦丸、第三雄洋丸、あつみ）が通報しているので中心は可なり正確と決定された。この様に洋上に於ける台風の中心は中心附近の通報資料の多少によつてその精度が自ら決るものなのであつて、中心から500粁以上もの資料から計算して求め得るものでないことを御承知願い度い。

§6　新聞よりの抜萃

10月25日朝刊

朝日新聞『……第17瑞宝丸が同日（24日）午後1時ごろ北緯22.30度東経134.45度……で台風19号の圏内に突入、救助手配を頼むとの緊急通信を打つて来たまま消息を絶つた。同船は去る3日勝浦を出港、南方漁場で操業していたもので、同船からの無電によると「波が高く船体の傾斜がはなはだしい。イカリのロープが推進機にまきつき全機関ストツプした。懸命に奮闘している。」と伝えている。……』

暁水産会社の話によると、第17瑞宝丸は漁獲4、5千貫をあげ、8分方操業を終つているので南へ避難すると燃料不足の心配があつたため台風の北へ出ようとしたが、台風の速度が異常に速くそのふところえ飛こんだことになつたのではないかとみている。

同船の乗組員

船長　川島清（51）和歌山県那智勝浦町▽　機関長　川島治（25）徳島県牟岐町　▽通信士　成尾徹夫（23）鹿児島県谷山町　▽船員　富浦克明（27）那智勝浦町　▽森下万吉（18）▽森下富夫　▽森下勝美　▽坂口价弘　▽富浦俊一(20)（以上徳島由岐町）

▽中野広吉（59）▽川島磐（23）▽川島良一（21）（以上牟岐町）

▽宮本喜治（29）和歌山県古座町　▽三橋幸彦(26)同　▽中地敬介　同県大地町　▽中西勝美　徳島県橘町　▽島原督博（18）徳島市北前川町　▽宮川一夫(25)三浦市三崎町　▽矢口文雄　山形県新庄市』

その後の状況は本文に第8瑞宝丸船長其の他の談話にある如く15時18分「アツ」と云う声を最後に消息不明となつた。

10月25日夕刊

神戸新聞『……**第二旭洋丸**は25日午前7時40分ごろ台風の中心に突入、同9時10分エンジンが故障して漂流、同10時半「風速40～45メートル、気圧978ミリバール一寸先も見えず。これより船を離れ、浮遊物につかまつて漂流するから捜索頼む」と最後の無電を打つたまま消息を絶つた。

また、……**第5清宝丸**（69屯）…が25日午前零時半、台風圏に突入、同7時カジが故障、応急修理もできず「激浪のため、船体を保持することがむずかしい」という無電を打ち漂流中。

……**第8瑞宝丸**が24日午後7時18分……緊急通信を打つて来たが、25日午前6時50分危機を脱し、第17瑞宝丸の救助に向つた。

また南大東島南20マイルで**第2高志丸**（75屯）＝船籍徳島県宍喰町森本寛船長ら18人乗組＝が24日午後7時台風圏に入り「北に避難中という無電を打つたが25日午前6時半危機を脱した……」

読売新聞『……**第二旭洋丸**……25日7時30分ごろ「東南東の風45メートル、波強く船体危険にひんす、各船至急救助頼む」と遭難通信を発しさらに……**朝日新聞**「25日午前8時30分北緯28.30度東経136.30度で台風の中心につつこみ、船の自由がきかず、危険にひんしている」とSOSを発した。

危地を脱した船主及び船長の体験談

朝日新聞『鮪漁船第5清宝丸の船主（漁撈長）は2センチ近くもヒゲをのばし目を輝かせながら当時の模様を次のように話した。

25日正午すぎ気圧は965ミリバールに下り、船体は40度に傾いた。ヘサキを越した大波に甲板員が6人も一度にたたきつけられ一人は前歯を三本も折つた。……毎日の気象通報に十分注意したが、23日午後9時の台風予想進路に従つて進路を東から北西に変えて台風を脱れようとしたが、実際に24日午後9時になつて見ると台風が予想進路とかなり違つていたため、圏内に捲込まれた。……』

28日夕刊

大阪新聞『……死闘12時間の模様を長尾一雄船主はつぎのように語つた。

……私は30年間の船乗り生活中こんな恐しい経験ははじめてだ。一番苦しかつたのは25日午前10時半頃から午後4時頃までで、瞬間最大風速は60メートルに達した。船体は風圧でバリバリと鳴り続けハツチには立つていることができなかつた。バウデツキでロープに必死につかまつていた岸野君が、船首にかぶつてきた30立方メートルもある大波のかたまりにはね飛ばされ10メートルも船橋付近に叩きつけられているのを見たかどうすることもできなかつた。午前7時ごろあまりの風圧と激浪のため船は大きく傾斜、カジのラツト歯車が二つに割れ修理に必死になつたが、船は激浪にもまれカジは修理不能になり、おろしていたシーアンカー2本も綱が切れ安定を失ない急傾斜し出した。そこで全員が最後の手段として延縄 340本を海中に投入、まず船体の安定に勢力舵は動かない様に綱でしばりあげた。それまでどれくらいの時間がかかつたか思い出せない。4、5時間台風中心附近を漂流した。台風圏脱出当時にはたつた延縄は36本しか残つていなかつた。』29日付

讀賣新聞　『第2旭洋丸村田船長の話「24日夜から30メートルの風が吹きはじめ、25日午前7時すぎには40～50メートルとなつた。エンジンが三気筒ともストツプ船は大きく傾いた。7時38分SOSを発すると共にイカリをいれたが切れてしまつた。このときみんな沈没を覚悟した。ビン玉を浮きの代りにくくりつけた竹のイカダを作つたりナマ米を手袋につめて体にしばりつけるなど海に飛込む準備をした。とも角船を離れるのは最後だとハラをきめ、アンカーやロープを海に投込み、やつともちこたえた。』29日付

毎日新聞　『……石橋辰四郎氏所有の鮪漁船、第2旭洋丸は28日午後4時半巡視船"はちじよう"に引航されて無事勝浦港に帰港した。

乗組員には1名の病人;けが人もなく全員元気、潮焼けした顔にはヒゲがボウボウのびていた。

村田船長の話……アンカーとロープ3本を海中に投下、懸命に支えているうち風波がややおさまり船体ももとにかえつた。この日午前11時半から15時までは風も25メートル程度となり台風の眼に入つたのでエンジンの応急修理に成功した』29日付

附表　海難漁船の要旨と概況

船名	屯数	乗員	船主	船長	建造年	緊急通信発信位置 N	緊急通信発信位置 E	左時刻 日 時 分	SOS発信時刻 日 時 分	海難状況と惹起原因	救助処置及び結果
第17瑞宝丸	56 木造	19	大阪市暁水産	川島　清	31 XII	22°30′	134°45′	24 14 08		台風19号の中心至近に入り、延縄が推進器にてん絡して機関停止、消息を絶つ	応急措置として、シーアンカーを使用していたが、24日15時18分通信社絶、激浪のため転覆せるものの如し、保安庁及米軍により捜索中29日1355漁具を揚収した。
第8瑞宝丸	59 木造	17	同上	田中輝穂		23°35′	131°40′	24 18 18		台風中心より凡そ 130浬位の点に入り難航25月06時50分風浪おさまり自力航行	巡視船さつまが救助に向つたが、自力航行可能となり中止
第5清宝丸	69 木造	21	勝浦港 長尾一雄（漁撈長兼）	大西　修	32 VII	27°40′	135°55′		25 07 17	台風中心に入り激浪のため舵のラツト歯車破壊し、操船の自由を失う。	応急のシーアンカーにより風に立つことを得、瞬間風速 60米/秒と推定される暴風を凌ぐ、16時半頃漸く風速 30米/秒以下となり危機を脱し、26日10時半舵の修理なり自力航行XXX解除
第2旭洋丸	32 木造	12	勝浦港 石橋辰四郎（漁撈長兼）	村田重勝	32 IX	28°30′	136°30′	25 7 30	25 8 30	台風中心に入り、機関故障（クランク、ブラス焼損）のため停止	応急のシーアンカーにより風に立つ、台風眼に入り風速稍衰えたので、機関の修理に成功し、二気筒で運転し1930圏外に脱出27日00時35分はちじようにより曳航さる。
第2高志丸	68	18	宍喰町 高木春重	森本　寛						24日夕刻7時中心より 200の浬点に入り難航	北航して25日06時半頃危機を脱す

各船舶からの海上気象報告　(1957年7月・8月)

7月中に各船舶より神戸海洋気象台に寄せられた船舶気象報告は北太平洋航路17通、南方航路33通の計50通であつた。北太平洋航路で観測された最低気圧は那智春丸の998.5mb(1日)、最大風速は乾山丸のS,28 knot (31日)、南方航路では最低気圧を乾昇丸が996.0mb(2日)、最大風速を明啓丸がWSW,30 knot (16日) と夫々観測している。

7月分の報告によると暴風 (風速 34 knot 以上) を観測したものがないので各船舶の最低気圧及び最大風速の観測表のみを第2表に掲載します。

8月中に各船舶より神戸海洋気象台に寄せられた船舶気象報告は北太平洋航路22通、南方航路29通の計51通であつた。北太平洋航路で観測された最低気圧は神戸丸の985.3mb (26日)、最大風速は、はわい丸のSSE・40 knot (15日)、南方航路では最低気圧を、さばん丸が994.0mb (18日)、最大風速は同船がSSE・40 knot (18日) と夫々観測している。

第1表に8月中に観測された暴風観測表 (風速 34 knot 以上) を、第3表に各船舶の最低気圧及び最大風速の観測表を示す。

貴重な観測資料を御提出願つた各船舶に対して深く感謝の意を表します。

(海上気象課　長尾技官)

第1表　暴風観測表 (1957年8月) (時刻はG.M.T.)

船名	暴風		最強風				最低気圧		暴風	
	初日	風向	風向風力	日時	位置 緯度	位置 経度	気圧	日時	終日	風向
ぶらじる丸	2	N	N 34	2. 06	45.5N	173.9E	mb 993.2	2. 03	2	N
はわい丸	15	SSE	SSE40	15. 12	42.1N	166.0E	1007.7	15. 18	15	SSW
さばん丸	18	ESE	SSE40	18. 15	26.1N	134.4E	994.0	18. 03	19	S
高長丸	24	SW	SW 35	24. 18	48.1N	166.5W	987.2	26. 00	25	S
高長丸	27	WNW	WNW35	27. 06	47.0N	178.0E	987.2	26. 00	27	W

各船舶からの海上気象報告　（1957年7月）

第 2 表　Reports of Ships' Weather Observations.　(July, 1957)　時刻G.M.T.

船名	会社名	船長	担当者	航路 自	航路 至	航海期間 1957年7月	最低気圧	その時の風向	その時の風速	観測日時	観測位置 緯度	観測位置 経度	最大風速 風向	最大風速 風速	その時の気圧	観測日時	観測位置 緯度	観測位置 経度
神戸丸	日本海汽船	大塚外次	佐竹 勘	神戸	バンクーバー	1～4	1021.0	SE	07	1.06	49.9N	152.9W			同	左		
那智春丸	新日本汽船	松村政晴	航海士	日本	北米	1～3	998.5	W	15	1.03	48.5N	179.5E	SW	24	1007.0	1.21	49.2N	173.1W
阿蘇春丸	新日本汽船	山口繁雄	航海士	羅府	横浜	2～6	1004.0	SW	04	4.18	41.9N	153.3E	SE	18	1010.0	4.06	43.1N	156.9E
高宗丸	大同海運	門広 悟	航海士	横浜	桑港	3～10	1005.0	W	07	6.06	43.2N	160.5E	WSW	20	1010.0	3.18	35.4N	141.2E
聖川丸	川崎汽船	小島末治郎	航海士	横浜	桑港	3～8	1005.2	SW	14	3.03	36.4N	143.9E			同	左		
乾洋丸	乾汽船	小野 健	田辺直喜	門司	バンクーバー	9～17	1007.0	W	04	9.09	33.1N	138.3E	S	18	1018.5	17.06	49.6N	162.3W
あとらす丸	大阪商船	世古口二郎	小林茂夫	羅府	横浜	10～17	1006.5	W	10	17.03	36.2N	144.8E	SW	18	1020.5	10.06	42.8N	165.8W
めきしこ丸	大阪商船	田島信生	航海士	羅府	横浜	11～16	1011.0	NE	05	15.06	38.5N	155.9E	SE	18	1018.7	14.06	38.8N	163.4E
高典丸	大同海運	高橋 腆	航海士	羅府	横浜	14～24	1005.0	ESE	20	24.06	40.4N	147.6E	SE	27	1009.0	22.12	44.6N	159.5E
高長丸	大同海運	田中晴一	航海士	小樽	サンデイエゴ	14～26	1011.5	N	20	26.12	35.6N	122.7W	N	26	1013.0	26.06	36.3N	124.0W
諏訪春丸	新日本汽船	木場武夫	航海士	横浜	ロングビユー	17～27	1008.5	SE	07	17.18	40.0N	146.7E	W	10	1015.6	25.00	50.1N	147.6W
ぶえのすあいれす丸	大阪商船	本郷寿茂	西山 勇	スポア	門司	19～23	1006.0	W	14	23.18	30.8N	128.0E	SW	18	1009.7	22.21	25.9N	124.1E
乾昇丸	乾汽船	帯田久男	武田孝実	門司	バンクーバー	19～26	1006.0	SE	07	19.12	38.3N	145.9E	ESE	18	1021.0	22.03	44.9N	165.7E
神戸丸	日本海汽船	大塚外次	佐竹 勘	クスベー	名古屋	27～31	1013.0	W	13	28.06	46.9N	135.2E			同	左		
ぶらじる丸	大阪商船	奥山鉄茂	川島、天野、油谷、内山。	羅府	横浜	27～31	1021.0	ESE	05	31.12	46.5N	168.7W	WSW	24	1023.0	28.12	42.5N	141.6W
乾山丸	乾汽船	松浦直人	高谷、中田、坂田、松浦。	ハンブルグ	横浜	30～31	1002.3	WSW	15	31.21	41.5N	168.0E	S	28	1004.0	31.15	41.7N	170.5E
乾洋丸	乾汽船	小野 健	田辺直喜	バンクーバー	横浜	30～31	1020.0	ENE	08	31.18	49.3N	175.8E			同	左		
大邦丸	武庫汽船	林田新吉	長尾 徹	門司	バツパハ	1～5	999.5	WSW	20	2.09	14.1N	114.6E	W	27	1003.4	4.00	11.2N	111.5E
清光丸	甲南汽船	角道兼一	白井、松下、原。	横浜	マニラ	1～5	1007.5	SW	07	1.12	30.9N	133.6E	SW	12	1008.0	1.21	29.6N	132.2E
乾昇丸	乾汽船	帯田久男	笠原、武田、加藤。	ツンゲン	八幡	1～5	996.0	SE	12	2.21	17.4N	118.1E	SSE	24	999.5	3.06	19.1N	119.6E
天照丸	川崎汽船	中島 宏	航上海	チエネラルマツカーサー	八幡	1～4	1006.2	S	18	1.06	20.0N	126.0E			同	左		
栄正丸	正福汽船	吉田敏雄	浜田義雄	神戸	バンコツク	1～3	1002.0	SW	26	2.21	11.7N	110.7E			同	左		
雄光丸	甲南汽船	平野多男人	大原正樹	名古屋	セブ	1～3	1007.5	SSE	16	2.09	19.0N	127.7E			同	左		
長宮丸	内外汽船	吉田時房	航海士	名古屋	シンガポール	1～3	1001.5	WSW	20	1.21	12.1N	113.1E	WSW	25	1003.5	2.06	11.2N	112.2E
吉川丸	五洋汽船	尾井慶治	航海士	ズンゲン	広畑	1～3	1003.0	E	10	1.18	24.9N	124.0E	ESE	12	1006.0	2.12	26.9N	126.3E
木曽春丸	新日本汽船	松本忠一	航海士	因島	デユーマゲツテ	3～5	1009.2	ENE	17	5.09	15.6N	125.2E	S	20	1012.5	4.00	24.0N	128.4E
東明丸	東和汽船	前田音市	田中高次	呉	サンダカン	4～6	1011.0	ENE	08	6.12	16.1N	125.2E	S	09	1015.0	4.06	26.1N	129.5E

船名	会社名	船長	担当者	航路 自～至	航海期間 1957年7月	最低 気圧	その時の 風向	その時の 風速	観測 日時	観測位置 緯度	観測位置 経度	最大風速 風向	最大風速 風速	その時の気圧	観測 日時	観測位置 緯度	観測位置 経度
乾国丸	乾汽船	木谷栄	光石一彦	川崎～ズングン	8～15	1006.0	SW	07	13.09	11.6N	111.9E	S	16	1012.0	8.00	27.4N	129.7E
長和丸	日東商船	田中清英	航海士	日本～ニユージーランド	6～10	1004.5	E	18	9.18	10.5N	146.2E			同	左		
乾瑞丸	乾汽船	土居一雄	航海士	東京～バンコツク	9～24	1003.0	W	06	23.06	08.5N	104.2E	S	27	1010.0	15.03	22.5N	127.1E
乾栄丸	乾汽船	杉野峯丸	航海士	ブツアン～東京	9～13	1008.0	E	05	9.06	15.5N	128.2E	NE	08	1011.0	10.18	20.6N	130.6E
赤城丸	日本郵船	小柳二一	前島、大森、竹内、石田。	神戸～サンフエルナンド	9～12	1010.8	WNW	10	9.18	32.4N	133.8E			同	左		
明啓丸	明治海運	川村原吉	航海士	宇野～シンガポール	10～17	1002.0	WSW	05	15.09	15.6N	110.7E	WSW	30	1006.0	16.06	10.4N	110.2E
雄光丸	甲南汽船	平野多男人	大原正樹	比島～東京	13～18	1003.2	WSW	17	13.03	10.4N	128.9E	SW	18	1003.5	13.06	10.6N	129.4E
竜神丸	川崎汽船	佐藤正義	山野井、高島、越賀。	門同～シンガポール	11～17	1003.0	WSW	12	15.21	13.0N	114.6E	SW	21	1005.5	16.18	11.1N	112.6E
栄正丸	正福汽船	浜田敏雄	浜田義雄	バンコツク～徳山	16～20	1007.5	SW	18	16.09	10.4N	110.3E	SSW	20	1009.5	17.12	14.1N	114.4E
東明丸	東和汽船	前田音市	田中高次	サンダカン～大阪	16～19	1011.0	W	08	19.18	29.0N	132.2E			同	左		
靖川丸	五洋汽船	尾形慶治	航海士	津久見～シンガポール	18～26	1006.5	SE	02	23.12	11.1N	112.7E	SW	08	1008.5	18.06	25.1N	126.6E
あふりか丸	大阪商船	伊藤喜栄	航海士	神戸～シンガポール	19～24	1006.5	NE	04	23.09	08.0N	109.1E	W	15	1009.0	19.18	27.5N	129.5E
木曽春丸	新日本汽船	松本忠一	航海士	アパリ～大阪	19～21	1007.2	WSW	10	21.15	31.7N	133.1E	W	12	1010.0	21.03	29.1N	131.1E
赤城丸	日本郵船	小柳二一	前島、大森、竹内、石田。	セブ～神戸	20～23	1003.0	WNW	24	23.09	29.7N	131.6E			同	左		
さばん丸	乾汽船	馬越英機	航海士	シンガポール～下津	21～29	1003.0	SSW	12	27.09	23.7N	122.9E	SW	20	1004.0	27.06	23.2N	122.6E
清光丸	甲南汽船	角道兼一	白井、松下、原。	アナカン～東京	21～26	1007.0	SW	10	26.06	32.6N	136.7E			同	左		
光島丸	三菱海運	岡部重作	斉藤、篠島、原田。	シンガポール～横浜	21～25	1006.5	S	21	23.21	22.7N	121.9E			同	左		
竜神丸	川崎汽船	佐藤正義	山野井、高島、越賀。	シンガポール～カルカツタ	22～25	1007.0	W	10	23.12	11.1N	95.4E			同	左		
ひまらや丸	関西汽船	荻谷晃	吉田信次	門司～バンコツク	24～31	1002.5	SW	22	24.21	29.5N	125.1E	SW	23	1004.0	24.03	28.8N	124.7E
新興丸	関西汽船	藤本治	岸繁雄	大阪～高雄	23～26	1002.8	S	10	23.21	31.2N	126.8E	SW	20	1003.2	25.09	27.6N	123.9E
東明丸	東和汽船	前田音市	田中高次	名古屋～サンダカン	25～29	1008.5	SW	10	25.06	30.5N	134.2E	SW	13	1011.0	26.00	27.6N	132.4E
雄光丸	甲南汽船	平野多男人	大原正樹	大阪～マニラ	28～31	1008.5	E	02	31.21	18.3N	120.3E	SW	20	1009.0	28.06	31.6N	133.4E
関西丸	関西汽船	中村三喜雄	赤瀬、神原、泰平。	門司～台湾	29～30	1004.8	SW	23	29.00	32.2N	127.7E			同	左		
あらすか丸	沢山汽船	N.Imoto	航海士	横浜～羅府	32年 1月 1～7	1000.2	S	50	5.18	34.4N	174.3E			同	左		
長和丸	日東商船	田中清英	航海士	神戸～ニユーカレドニヤ	32年 4月26～30	1009.0	ENE	07	29.21	13.4N	145.6E	E	21	1013.0	29.00	17.0N	143.8E
あらすか丸	沢山汽船	N.Imoto	航海士	神戸～香港	32年 5月 8～16	1003.5	SSW	22	14.06	19.7N	113.8E			同	左		
ろんどん丸	大阪商船	立石一雄	航海士	小樽～羅府	32年 5月 9～16	996.5	SSE	34	14.18	42.6N	150.8W			同	左		
照川丸	川崎汽船	原田喬	航海士	神戸～羅府	32年 5月10～14	991.7	W	27	14.12	46.8N	170.1W	W	30	1010.0	10.06	41.3N	155.2E
長和丸	日東商船	田中清栄	航海士	ニユーカレドニヤ～佐賀関	32年 5月25～28	1010.0	ENE	06	25.06	12.4N	144.0E	E	14	1011.5	25.00	11.4N	144.5E
びるま丸	大阪商船	小瀬戸秀吉	航海士	神戸～サイゴン	32年 6月 2～7	1003.0	SW	18	5.06	19.6N	119.9E			同	左		
高米丸	大同海運	今井一二郎	白岩貞美	横浜～羅府	32年 6月 6～17	1005.0	E	11	6.18	36.8N	144.3E	WSW	34	1011.0	15.18	43.3N	143.0W
はわい丸	大阪商船	遠山郁治	航海士	羅府～横浜	32年 6月12～20	999.8	SSW	30	19.03	38.1N	152.2E	SSE	40	1005.0	18.21	38.3N	154.2E
辰宮丸	内外汽船	益田時房	航海士	名古屋～シンガポール	32年 6月25～30	1004.5	SW	15	30.21	15.1N	116.4E	S	25	1010.5	26.21	26.9N	133.0E
那智春丸	新日本汽船	松村政晴	航海士	日本～北米	32年 6月26～30	1000.0	NW	20	30.21	48.2N	177.9E	NNW	25	1008.0	30.00	46.8N	171.3E
乾坤丸	乾汽船	尾崎重	浜部秀一	八幡～マドラス	32年 6月 2～7	1004.0	SSW	14	6.09	16.0N	116.8E	SSW	18	1006.0	6.03	16.4N	117.3E

各船舶からの海上気象報告 (1957年8月)

第 3 表

Reports of Ships' Weather Observations. (Aug., 1957) 時刻G.M.T.

船名	会社名	船長	担当者	航路（自～至）	航海期間 1957年8月	最低気圧	その時の風向	その時の風速	観測日時	観測位置 緯度	観測位置 経度	最大風力 風向	最大風力 風速	その時の気圧	観測日時	観測位置 緯度	観測位置 経度
ろんどん丸	大阪商船	K.TATEISHI.	航海士	桑港～横浜	1～9	1013.0	SSE	03	4.06	41.7N	179.2W	S	30	1018.8	3.00	42.0N	171.0W
神戸丸	日本海汽船	大塚外次	航海士	クスベー～名古屋	1～9	992.9	N	15	3.18	50.1N	178.0E	ENE	30	995.7	3.06	50.6N	178.2W
乾洋丸	乾汽船	小野健	田辺直喜	バンクーバー～横浜	1～6	1006.0	ENE	24	2.06	47.7N	172.1E			同	左		
ぶらじる丸	大阪商船	奥山鉄茂	川島、天野、油谷、内山。	羅府～横浜	1～6	993.2	NE	33	2.03	47.7N	175.1E	N	34	993.5	2.06	45.5N	173.9E
乾山丸	乾汽船	松浦直人	高谷、中田、坂田、松浦。	ハンブルグ～横浜	1～4	1001.2	WNW	10	1.06	41.1N	164.9E	WSW	27	1008.5	3.06	38.1N	150.4E
ぱなま丸	大阪商船	後藤弘明	航海士	北米～日本	2～9	1009.0	SW	25	3.06	46.7N	175.5W			同	左		
諏訪春丸	新日本汽船	木場武夫	航海士	ロングビュー～横浜	2～14	999.9	SE	15	3.12	38.7N	133.0W	NE	27	1001.5	4.00	49.7N	137.1W
高忠丸	大同海運	中司良治	奥田、宮本、江頭。	横浜～桑港	3～12	1009.0	SSW	03	3.12	36.4N	143.1E	NE	16	1013.0	4.03	39.0N	147.6E
高花丸	大同海運	花田広務	岡崎房夫	小樽～桑港	6～16	1015.5	S	12	7.18	46.1N	155.0E	SW	23	1018.0	8.03	48.7N	165.0E
はばな丸	大阪商船	安藤純一	村上貞太良	横浜～北米	6～16	1005.5	SSE	10	6.21	36.4N	143.2E	S	31	1021.0	10.06	45.9N	175.2E
乾昇丸	乾汽船	帯田久男	武田孝実	バンクーバー～小樽	7～13	1007.0	NW	04	10.18	48.7N	166.8E	ESE	22	1009.0	13.09	42.9N	147.0E
高来丸	大同海運	今井一二郎	白岩貞美	羅府～横浜	8～21	1014.0	ENE	30	16.00	45.5N	171.8E			同	左		
粟田丸	日本郵船	矢野武人	航海士	羅府～横浜	10～16	1007.0	SW	25	14.06	39.0N	152.7E			同	左		
武庫春丸	新日本汽船	大賀清春	小西亘	羅府～横浜	10～15	1008.5	SW	22	14.00	38.5N	149.3E	WSW	24	1011.0	14.03	38.1N	148.5E
はわい丸	大阪商船	遠山郁治	航海士	ロングビュー～東京	11～17	1007.7	SSW	20	15.18	41.7N	164.1E	SSE	40	1011.2	15.12	42.1N	166.0E
乾洋丸	乾汽船	新藤光造	田辺直喜	横浜～ポートランド	13～22	1006.5	SSE	11	14.09	38.9N	147.6E	NNE	25	1016.5	18.06	45.1N	170.5E
明啓丸	明治海運	川村源吉	航海士	大阪～シヤトル	18～28	993.0	NW	26	24.00	48.4N	171.0W			同	左		
高長丸	大同海運	田中晴一	航海士	桑港～横浜	19～9月2	987.2	SE	12	26.00	47.5N	174.8W	WNW	35	1005.6	27.06	47.0N	178.0E
諏訪春丸	新日本汽船	木場武夫	航海士	横浜～ロングビュー	20～29	988.8	WSW	18	25.06	49.0N	174.5W	ESE	25	991.6	26.12	49.8N	162.2W
神戸丸	日本海汽船	大西正作	五十里、佐竹、岩田。	東京～バンクーバー	20～9月1	985.3	WNW	15	26.06	49.6N	174.1W	SW	25	992.0	26.18	49.9N	169.7W
乾昇丸	乾汽船	帯田久男	武内孝実	小樽～バンクーバー	23～29	994.5	NW	18	27.00	49.7N	177.6E	SW	19	999.5	23.06	41.8N	146.9E
照川丸	川崎汽船	原田裔	航海士	バルボア～新潟	25～31	993.5	NNW	20	31.12	48.4N	175.9W			同	左		
まどらす丸	大阪商船	畠山甲二	早船浩一	日本～ニユーカレドニヤ	1～9	1005.6	S	25	6.18	05.0N	153.6E	SSE	29	1006.4	7.06	07.2S	154.5E
辰春丸	新日本汽船	英将三	航海士	シンガポール～日本	1～6	1007.0	SW	05	1.21	11.3N	112.0E	SW	15	1009.5	6.03	28.5N	127.6E
光島丸	三菱海運	岡部重作	斉藤、篠島、原田。	横浜～ラスタヌラ	2～8	1006.5	S	06	8.09	10.6N	111.8E	S	20	1009.5	4.06	24.0N	125.9E
あふりか丸	大阪商船	K. ITO.	航海士	シンガポール～清水	3～8	1005.5	SSW	17	4.09	10.6N	111.9E	SW	20	1008.5	4.03	09.6N	110.6E
明啓丸	明治海運	川村源吉	航海士	ズングン～大阪	3～8	1006.0	NNW	09	7.09	24.8N	123.0E	WNW	13	1008.5	3.09	06.9N	106.7E

船名	会社名	船長	担当者	航路 自	至	航海期間 1957年8月	最低気圧	その時の風向	風速	観測日時	観測位置 緯度	経度	最大風力 風向	風速	その時の気圧	観測日時	観測位置 緯度	経度
乾瑞丸	乾汽船	土居一雄	航海士	パンコツク～	香港	4～9	1007.0	WSW	10	4.09	09.1N	103.6E	WNW	17	1008.5	5.00	08.2N	105.6E
栄正丸	正福汽船	浜田敏雄	航海士	日本～	パンコツク	5～12	1008.0	W	15	7.09	21.9N	117.6E	SW	22	1012.5	5.00	25.9N	127.7E
山国丸	山下汽船	寺内三郎	航海士	大阪～	マニラ	7～9	1007.5	W	13	7.12	27.9N	130.0E			同	左		
乾国丸	乾汽船	木谷栄	光石一彦	ズングン～	広畑	8～15	1005.0	NE	14	12.09	19.3N	119.6E	NNE	16	1008.0	13.09	23.2N	121.6E
乾瑞丸	乾汽船	土居一雄	航海士	香港～	徳山	10～14	1008.5	W	11	11.09	22.0N	118.2E	ENE	17	1009.5	13.15	26.3N	125.4E
東明丸	東和汽船	前田音市	田中高次	サンダカン～	東京	11～15	1006.5	E	04	13.06	22.2N	129.1E	E	07	1009.0	14.06	26.1N	131.6E
山国丸	山下汽船	寺内三郎	航海士	マニラ～	神戸	14～15	1006.3	SW	09	14.21	22.4N	125.4E	E	15	1010.0	15.15	26.5N	128.5E
新興丸	関西汽船	藤谷治	岸繁雄	カラパン～	大阪	11～13	1006.4	SW	01	11.09	22.4N	121.7E	S	10	1008.1	11.12	23.1N	121.6E
乾坤丸	乾汽船	尾崎重	浜部秀一	カルカツタ～	東京	13～21	994.5	N	15	19.09	23.1N	121.7E	W	28	996.0	19.03	22.2N	121.3E
めきしこ丸	大阪商船	田島信生	航海士	神戸～	セブ	13～16	1001.8	W	16	15.18	15.6N	125.7E	WSW	17	1003.9	16.00	14.2N	125.1E
乾隆丸	乾汽船	上神久美	航海士	日本～	比島	16～24	1000.0	W	03	21.18	19.7N	132.0E	WSW	22	1001.0	22.09	18.4N	130.2E
さばん丸	乾汽船	馬越英機	航海士	東京～	シンガポール	16～27	994.0	ESE	35	18.03	27.5N	134.0E	SSE	40	995.0	18.15	26.1N	134.4E
関西丸	関西汽船	中村三喜雄	赤瀬、神原、泰平。	比島～	清水	17～22	1000.7	WSW	20	18.03	14.4N	128.2E	SW	22	1001.3	18.18	16.0N	130.5E
乾国丸	乾汽船	木谷栄	光石一彦	広畑～	ララツプ	22～25	1002.0	ESE	06	22.18	28.1N	132.0E	SW	16	1007.0	24.09	22.6N	128.3E
第11東西丸	東西汽船	大立目博	上原伸一	神戸～	香港	22～24	1002.5	S	08	22.21	27.2N	123.1E	ENE	15	1004.2	22.12	28.7N	124.8E
乾栄丸	乾汽船	杉野峯丸	航海士	名古屋～	タラカン	23～27	1003.0	SSE	28	23.00	28.8N	135.1E			同	左		
東明丸	東和汽船	前田音市	田中高次	東京～	サンダカン	23～27	1008.0	W	05	23.18	29.0N	131.5E	E	06	1009.5	26.06	18.4N	126.5E
栄正丸	正福汽船	浜田敏雄	航海士	パンコツク～	日本	24～30	1006.0	WSW	20	27.00	14.8N	114.7E			同	左		
ひまらや丸	関西汽船	荻谷晃	吉田信次	比島～	三角	23～26	1005.5	W	10	23.18	19.3N	122.7E	WSW	13	1006.5	24.00	20.5N	123.4E
雄光丸	甲南汽船	平野多男人	大原正樹	ダバオ～	仁川	25～30	1008.0	NW	04	26.09	14.0N	126.4E	NNE	11	1010.0	26.18	11.0N	126.6E
新興丸	関西汽船	益山肇	岸繁雄	八戸～	高雄	26～30	1007.3	NE	08	30.12	23.0N	123.1E	NE	09	1008.8	28.09	27.8N	130.5E
らぷらた丸	大阪商船	久保忠彦	航海士	比島～	日本	27～31	1006.0	S	15	27.09	16.7N	118.0E	N	20	1007.0	31.06	30.7N	126.2E
びるま丸	大阪商船	小瀬戸秀吉	航海士	香港～	横浜	27～30	1005.1	SE	20	27.06	22.0N	117.6E			同	左		
乾隆丸	乾汽船	上神久美	航海士	比島～	日本	30～31	1003.0	NNW	10	31.06	20.4N	128.9E			同	左		
浅間丸	日本水産	川崎正市	大古雅雄 武半守太	日本～	南氷洋	31年11月20～30	1007.0	ESE	03	29.06	00.4N	151.2E	NE	42	1011.0	21.18	28.6N	135.6E
浅間丸	日本水産	川崎正市	大古雅雄 武半守太	日本～	南氷洋	31年12月 1～31	981.0	NW	02	26.18	66.3S	179.7E	NW	45	986.0	14.18	64.0N	150.5E
浅間丸	日本水産	川崎正市	大古雅雄 武半守太	南氷洋		32年 1月 1～31	996.0	N	31	16.18	47.9S	174.8W	WSW	36	1011.0	17.12	45.3S	176.6W
浅間丸	日本水産	川崎正市	大古雅雄 武半守太	南氷洋～	日本	32年 2月 1～5	1012.5	NE	17	1.06	14.7N	146.6E	N	38	1016.5	2.00	17.3N	144.7E
あらすか丸	沢山汽船	N.Imoto	航海士	横浜～	羅府	31年 8月22～28	1001.0	SSE	08	22.15	35.5N	145.4E	W	24	1006.9	25.12	38.8N	165.9E
あらすか丸	沢山汽船	N.Imoto	航海士	羅府～	横浜	31年11月 9～16	1007.5	WSW	17	9.21	34.2N	177.8W	WSW	28	1009.7	16.00	31.7N	145.8E

The Kobe Marine Observatory

Journal of Oceanography

2nd Series Vol. 8 No. 6

CONTENTS

Published by

THE KOBE MARINE OBSERVATORY

February 1958